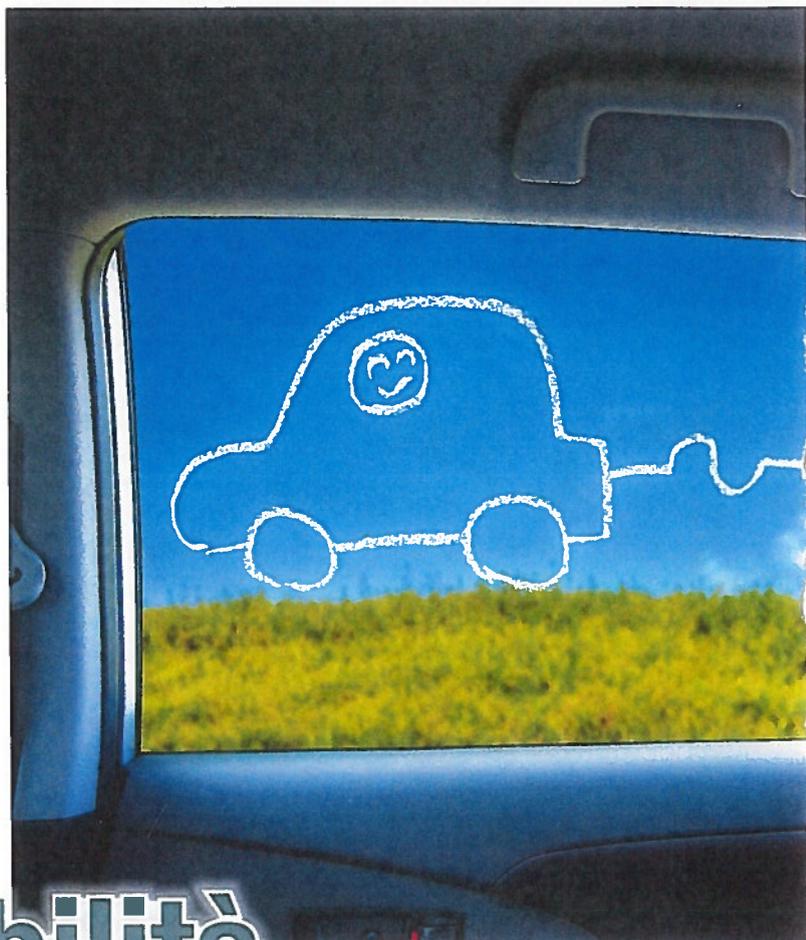


Il nuovo **ESECUTIVO** ha inserito (finalmente) all'interno del **CONTRATTO** la proposta di **INCENTIVI FINANZIARI PER PROMUOVERE L'AUTO ELETTRICA**. Anche il **CAR SHARING** è al centro del programma: a tal proposito, facciamo chiarezza sulla **FISCALITÀ** legata a questo **PARTICOLARE SETTORE**

I documento di programma del nuovo Governo, ossia il dibattito Contratto, detta le linee guida anche in ambito automotive.

Di rilievo per tutto il comparto è sicuramente la proposta di incentivi finanziari per favorire l'acquisto di veicoli elettrici a seguito di rottamazione, contributo che dovrebbe servire anche come volano per il rafforzamento della presenza sul territorio di un sistema di vendita e dell'infrastruttura di ricarica. Nel Contratto si parla inoltre, seppure non esplicitamente, di una riforma che potrebbe toccare il bollo auto, il cui calcolo potrebbe allinearsi al metodo

di Pietro Teofilatto



Nuova mobilità il Governo scende in c

basato sulle emissioni di CO2 adottato da molti Paesi dell'Unione Europea, e di un sistema di premialità per chi non commette infrazioni alla guida. Altre indicazioni riguardano l'applicazione della sharing economy nel settore dei trasporti, essendo "necessario concedere gli spazi pubblici per il car sharing a fronte di quote crescenti di vetture elettriche nella flotta".

NUOVI SCENARI

In ambito automotive, si presentano quindi nuovi scenari di intervento della



Pietro Teofilatto

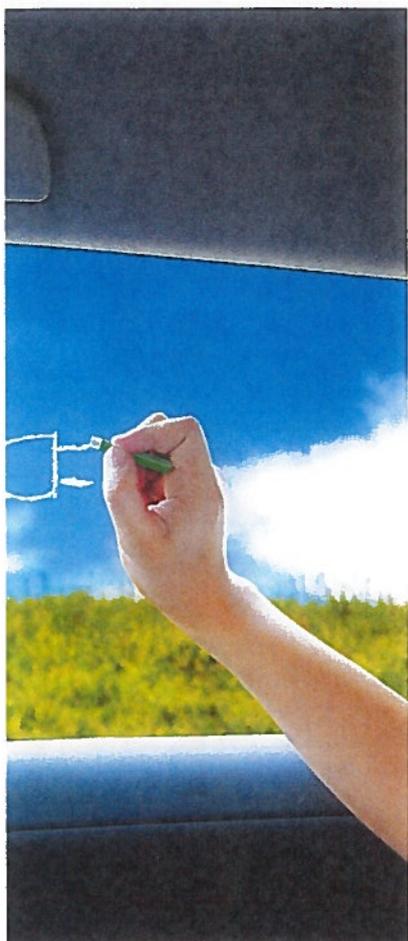
PA, che tutti auspicano considerino la valenza dell'articolato comparto, in termini di gettito, di forza lavoro, di contributo all'innovazione economica e sociale. Il Governo è intenzionato a lasciare definitivamente la strada del superammortamento

percorsa nel 2016 e 2017 (dal 2018 solo per i veicoli commerciali), sistema che ha comunque funzionato bene sia per le flotte, immettendo sulle strade auto più sicure e meno inquinanti, sia per l'Erario, che ha incassato il 350% dello stanziamento previsto.

L'auspicio è che il risultato legislativo

sia migliore di quello portato avanti dal Governo in passato, con gli stessi obiettivi, riguardanti però anche veicoli ibridi o a GPL/metano, nel 2013-2015. Che ottenne esiti deludenti in termini di numeri: alla fine furono circa 15.000 le auto "agevolate", che non contribuirono certo a svecchiare il parco circolante in generale.

Oltretutto la normativa così come era strutturata allora - rottamazione di veicoli con oltre 10 anni- non era efficacemente applicabile alla locazione senza conducente. Nello scenario di futuri incentivi, sarà al contrario fondamentale permettere anche alla clientela del noleggio di usufruire direttamente delle agevolazioni in questione, compren-



dedo pertanto il canale di vendita che oggi rappresenta il 25% del mercato e che, con i suoi volumi e flussi, può contribuire più rapidamente a togliere dalle strade i veicoli da rottamare, dannosi per ambiente e sicurezza.

LE PROSSIME SCADENZE

L'iter della legge di Bilancio 2019 partirà a fine settembre prossimo: sarà necessario che lo stanziamento di agevolazioni sia adeguato agli obiettivi, difficili da raggiungere nel triennio 2013-2015, quando furono previsti solo 120 milioni, collegati per di più ad un fondo a esaurimento. Sarà da valutare positivamente anche la previsione di fondi per la realizzazione di reti infrastrutturali per la ricarica e la messa a disposizione obbligatoria di colonnine polifunzionali come condizione necessaria per la costruzione di centri commerciali, uffici e capannoni industriali.

DEDUCIBILITÀ E DETRAIBILITÀ DEL CAR SHARING

All'interno di questo quadro in evoluzione, si inserisce perfettamente il mondo dell'auto condivisa. Di vari colori, ma facilmente distinguibili, si notano sempre più nelle nostre strade i veicoli in car sharing.

Non solo per esigenze private: ogni giorno sono infatti migliaia gli utenti tra professionisti, dipendenti aziendali e lavoratori che effettuano tragitti brevi da un luogo all'altro del loro Comune di appartenenza.

Il crescente uso a fini lavorativi ha determinato la necessità, da parte di aziende e Partite Iva, di conoscere la corretta qualificazione giuridica dei costi sostenuti, con la finalità di riconoscere la possibilità di un'eventuale deduzione.

Su tali aspetti è utile il riferimento a quanto indicato dall'Agenzia delle Entrate, le cui determinazioni riportate nella Risoluzione n. 83/E del 2016 costituiscono la posizione ufficiale dell'amministrazione finanziaria proprio sul tema della corretta deducibilità di questa particolare categoria di costi. Secondo l'Agenzia, il servizio reso disponibile dalle società di car sharing è equiparabile a quello pubblico fornito dai taxi. Questo servizio offre infatti al cliente la possibilità di spostarsi da un luogo ad un altro con il pagamento di un corrispettivo determinato in base alla tariffa applicata dal Comune di riferimento. Per l'Amministrazione, "il servizio di car sharing consiste nel mettere a disposizione del cliente un veicolo presso un luogo predefinito (luogo di

ampo

LA CRESCITA DELLE IMMATRICOLAZIONI DELLE ALIMENTAZIONI ALTERNATIVE – 2018

Per alimentazione	Gen/Mag 2018	Gen/Mag 2017	Var % Gen/Mag 2018/2017	Gen/Mag 2018 %	Gen/Mag 2017 %
Diesel	515.005	537.411	-4,2	54,1	56,3
Benzina	319.537	315.317	1,3	33,6	33
GPL	57.319	59.520	-3,7	6	6,2
Ibride totali (HEV+PHEV+REx)	36.415	27.631	31,8	3,8	2,9
- benzina+elettrico	36.071	27.490	95,7	3,7	2,9
- diesel+elettrico	344	141	323,9	0	0
Metano	21.664	13.914	55,7	2,3	1,5
Elettriche	1.794	810	121,5	0,2	0,1
Totale	951.734	954.603	-0,3	100	100

Fonte: UNRAE - Min. Trasporti

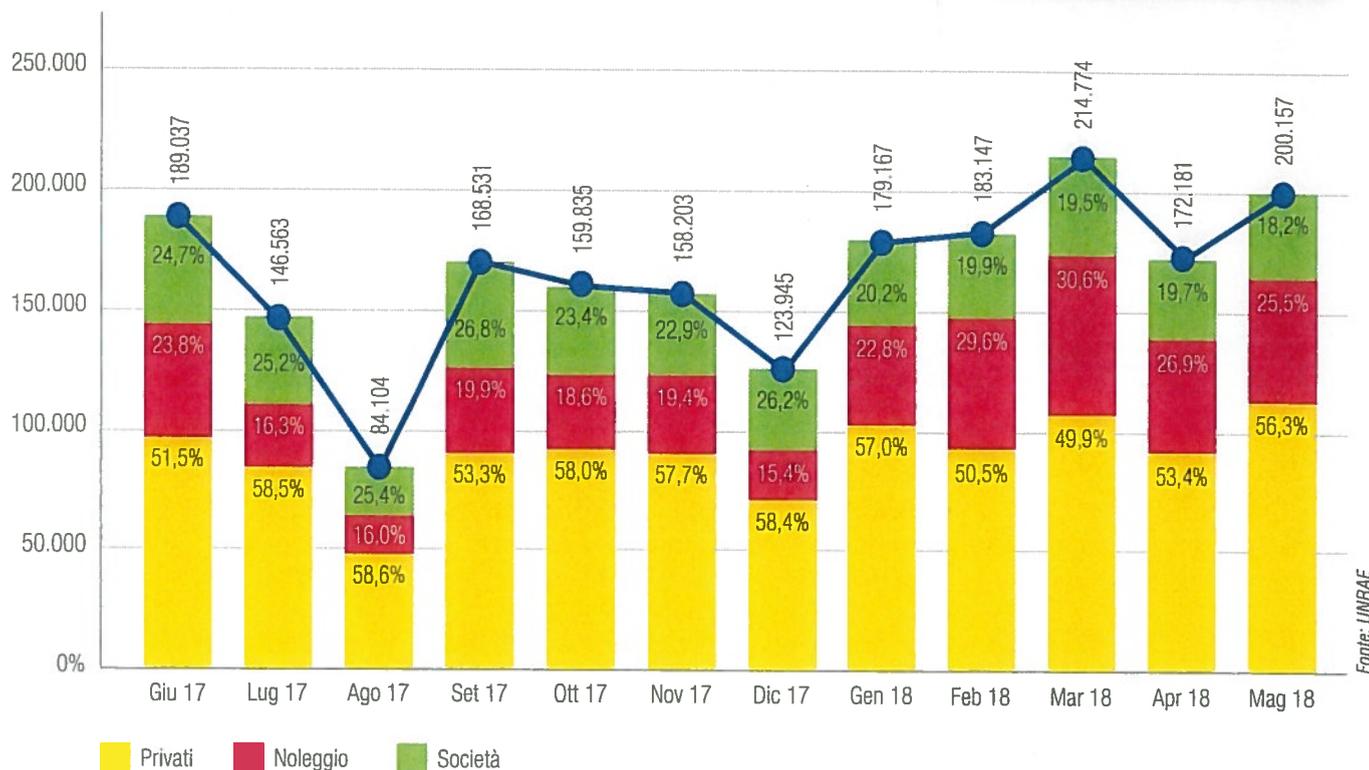
FLEET
magazine

www.fleetmagazine.com

Le news dal mondo flotte, i principali eventi dell'automotive e tutte le nostre prove auto



IL MERCATO AUTO IN ITALIA



Fonte: UNRAE

NORMATIVA SUL CAR POOLING: A CHE PUNTO SIAMO

Il car pooling è una modalità di trasporto basata sulla condivisione di auto private, che si pone il fine principale di ridurre i costi di trasporto. La piattaforma è un'interfaccia di passeggeri e guidatori, che mettono a disposizione la propria auto per tratte urbane o interurbane, mentre i primi contribuiscono alle spese.

L'Amministrazione non si è ancora espressa ufficialmente sul punto. Circa la qualificazione dei proventi per l'attività di car pooling, si ritiene che costituiscano redditi diversi, per attività commerciali non esercitate abitualmente, ex articolo 67, comma 1, lettera i), del Tuir. Tuttavia, considerato che, in teoria, dall'attività svolta tramite queste piattaforme non è possibile trarre profitto, le somme ricevute dal guidatore dovrebbero costituire un mero rimborso dei costi fissi e proporzionali del viaggio. Mentre l'Iva è esclusa, perché il requisito dell'abitualità è difficilmente configurabile.

Il nuovo Parlamento potrebbe dare in tempi rapidi una risposta, rimettendo in marcia l'iter della proposta di legge A.C. 2436 presentata nella scorsa legislatura e mirante allo sviluppo di mobilità sostenibile tramite il car pooling. In particolare, quest'ultimo era qualificato come modalità di trasporto non professionale con la caratteristica di rappresentare un contratto di trasporto gratuito, ai sensi dell'articolo 1681 del codice civile, e non configurandosi come attività di impresa di trasporto persone. La Proposta di Legge ammette forme di compartecipazione alle spese di viaggio condivise tra gli utenti, prevedendo peraltro che l'importo stesso sia prima concordato. In considerazione della gratuità (la compartecipazione non può determinare profitti), si ipotizza un ammontare complessivo a carico degli utenti fruitori non superiore al 90% dell'importo dei costi chilometrici delle tabelle ACI pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale.

partenza) e, con tale veicolo, il cliente raggiunge la destinazione desiderata. Similmente al servizio di taxi, anche per il servizio di car sharing, il corrispettivo dovuto dal cliente è quantificato in ragione dell'effettivo utilizzo del veicolo messo a sua disposizione e cioè in base alla durata e ai chilometri percorsi". In base a tale ragionamento, dunque, l'Agenzia delle Entrate riconosce la deducibilità dei costi sostenuti per il car sharing, poiché "in conseguenza della possibilità di controllare, tramite gli strumenti inseriti sui mezzi, la durata e i chilometri percorsi dai clienti, le società di car sharing emettono fatture al termine di ogni utilizzo del tutto paragonabili, per analiticità e dettagli, ai documenti predisposti (o che dovrebbero essere predisposti) dai conducenti dei taxi". Essendo i servizi di car sharing forniti da soggetti professionali la qualificazione dei proventi trova applicazione anche per la disciplina Iva e, pertanto, è detraibile al 40%.